Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9771**
18. Wahlperiode 21.09.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Peter Meiwald, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Einführung einer neuen Schadstoffgruppe und Plakette für Fahrzeuge und alternative Maßnahmen zur Senkung der Stickstoffdioxid-Belastung in Städten

Viele Städte sind von einer hohen Luftschadstoffbelastung durch Stickstoffdioxid (NO_2) betroffen. Der Straßenverkehr trägt insbesondere durch dieselbetriebene Fahrzeuge erheblich dazu bei. Laut Angaben des Umweltbundesamtes wurde im Jahr 2015 an rund 60 Prozent der verkehrsnahen Luft-Messstationen der Jahresgrenzwert nicht eingehalten (vgl. www.umweltbundesamt.de/themen/stickstoffdioxid-belastung-in-staedten-muss-sinken). Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zeigt, dass nicht nur Großstädte wie Berlin, Hamburg, München, Köln oder Stuttgart zu den Orten mit den höchsten Belastungen gehören, sondern auch Orte wie Düren, Leonberg oder Limburg an der Lahn (vgl. Bundestagsdrucksache 18/4393).

Um die Einhaltung der Grenzwerte zu ermöglichen, wird die Bundesregierung derzeit unter anderem durch einen Beschluss der Umweltministerkonferenz vom April 2016 und durch das Umweltbundesamt aufgefordert, das Instrument einer sogenannten „blauen Plakette" im Sinne einer Ergänzung der 35. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) um eine weitere Schadstoffgruppe einzuführen. Auch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit hat die Einführung des Instruments befürwortet (vgl. www.bmub.bund.de/presse/interviews-und-artikel/detailansicht-interviews/artikel/blau-schlaegt-gruen/). Mit der blauen Plakette würde es Städten ermöglicht, Umweltzonen zu schaffen, in die nur noch solche Pkw einfahren dürften, die einen bestimmten Grenzwert beim Stickoxid-Ausstoß nicht überschreiten. Der Grenzwert könnte z. B. bei 80 mg/km liegen, so wie es die aktuelle Euro-6-Abgasnorm für Dieselfahrzeuge vorschreibt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur äußert sich unterschiedlich in Bezug auf Vorschläge, um die Stickstoffdioxid-Belastung zu verringern. Einerseits lehnt der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, die Einführung einer blauen Plakette mit der Begründung ab, dass dies ein „faktisches Einfahrtverbot für Dieselfahrzeuge" bedeute (vgl. BamS, 10. April 2016, S. 5). Stattdessen schlägt er vor, Taxis, Busse und Behördenfahrzeuge auf alternative Antriebe umzustellen (vgl. FAZ, 30. August 2016, S. 17). Das Bundesministerium beteiligt sich zudem an einer Arbeitsgruppe der Länder, die im Herbst 2016 weitere Maßnahmen vorstellen soll. Andererseits äußerte das Bundesverkehrsministerium in einer Antwort auf eine Schriftliche Frage (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9512, S. 30) die Ansicht, dass Städte bereits nach geltender Rechtslage Fahrverbote für Dieselfahrzeuge einführen könnten.

Das Verwaltungsgericht Düsseldorf hat nun nach einer Klage der Deutschen Umwelthilfe e. V. geschlussfolgert, dass Fahrverbote für Dieselfahrzeuge so schnell wie möglich auszusprechen sind. Die rechtlichen Instrumentarien sind nach Auffassung des Gerichts bereits jetzt vorhanden. Dies ist das Einfahrtverbotszeichen (VZ 251) mit einem Zusatzschild, nach dem dieses Einfahrtverbot für Dieselfahrzeuge gilt. Es müsse nun sehr schnell gehen, auf die Einführung einer blauen Plakette durch den Bundesgesetzgeber könne nicht gewartet werden, so das Gericht.

Dies unterstreicht erneut den Auftrag an die Bundesregierung, wirksame Maßnahmen zu ergreifen. Die Bewertung der blauen Plakette durch die Bundesregierung und die Details und Zeitpläne der Umsetzung alternativer Maßnahmen, um die Städte bei der Einhaltung der Grenzwerte zu unterstützen, bleiben jedoch an vielen Stellen unklar.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwiefern teilt die Bundesregierung die Position der Umweltministerinnen und Umweltminister der Länder, dass die „zu hohen Emissionen von Dieselfahrzeugen der wesentliche Grund für die Vielzahl von Überschreitungen des über das Kalenderjahr gemittelten NO_2-Grenzwerts sind“ (vgl. Beschluss der Sonderumweltministerkonferenz vom 7. April 2016, S. 5)?
2. Wie bewertet die Bundesregierung den unter anderem von den Umweltministerinnen und Umweltminister der Länder und dem Umweltbundesamt vorgebrachten Vorschlag, die 35. BImSchV so fortzuschreiben, dass eine weitere Schadstoffgruppe (bzw. eine „blaue Plakette“) eingeführt wird, die eine Einfahrt in eine entsprechende Umweltzone nur für Fahrzeuge mit einem geringen Stickoxid-Ausstoß bzw. einem Stickoxid-Ausstoß von maximal 80 mg/km erlaubt?
3. Welche für die Kommunen rechtssicheren Möglichkeiten bestehen derzeit aus Sicht der Bundesregierung, gezielt nur solchen Pkw die Einfahrt in eine Umweltzone zu gewähren, deren Stickoxid-Emissionswerte die derzeitigen Grenzwerte der Euro-6-Abgasnorm einhalten?
4. Wie bewertet die Bundesregierung die Anerkennung des fehlenden kommunalen Handlungsspielraums durch die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Düsseldorf, der Klage der Deutschen Umwelthilfe e. V. gegen das Land Nordrhein-Westfalen wegen Überschreitung der Luftqualitätswerte in der Landeshauptstadt in vollem Umfang stattzugeben und somit die Prüfung der Verhängung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge anzuordnen?
5. Mit welchen Vorschlägen hat sich die Bundesregierung an der Arbeitsgruppe beteiligt, die auf Beschluss der Verkehrsministerkonferenz im April 2016 bis zum Herbst einen Bericht vorlegen soll, der Maßnahmen für eine mobilitätssichernde Einhaltung der Immissionsgrenzwerte aufzeigt und bewertet?
6. Welche Maßnahmen bringt die Bundesregierung auf den Weg, um Städte künftig dabei zu unterstützen, die örtliche Stickstoffdioxid-Belastung zu reduzieren?
7. Mit welchen konkreten Maßnahmen setzt die Bundesregierung den Vorschlag des Bundesverkehrsministers, Taxis, Behördenfahrzeuge und Nahverkehrsbusse umzurüsten bzw. diese Fahrzeugflotten auf Alternativen mit geringen Stickoxid-Emissionen umzustellen (vgl. FAZ, 30. August 2016, S. 17) jeweils in Bezug auf die drei Fahrzeuggruppen um?
8. Wann werden diese Maßnahmen jeweils in Kraft treten?

9. Wie viel Prozent der in Deutschland zugelassenen Taxis, Behördenfahrzeuge und Nahverkehrsbusse erfüllen nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit die Anforderungen der Abgasnorm Euro 6 bzw. Euro VI (bitte aufschlüsseln nach den drei genannten Fahrzeuggruppen)?
10. Wie viele Taxis, Behördenfahrzeuge und Nahverkehrsbusse wären von den Maßnahmen der Bundesregierung (Frage 7) jeweils betroffen?
11. Welche Förderprogramme existieren derzeit, um die Umrüstung bzw. Umstellung von Taxis, Behördenfahrzeuge und Nahverkehrsbussen jeweils zu unterstützen (bitte mit Angabe von Adressaten, Laufzeiten und Fördervolumen)?
12. Welche Förderprogramme sollen nach Planung der Bundesregierung verlängert oder neu geschaffen werden, um die Umrüstung bzw. Umstellung von Taxis, Behördenfahrzeugen und Nahverkehrsbussen jeweils zu unterstützen (bitte mit Angabe von Adressaten, Laufzeiten und Fördervolumen)?
13. Wie werden in diesem Zusammenhang Kommunen und Verkehrsunternehmen aktuell und künftig insbesondere bei dem Kauf von Nahverkehrsbussen mit elektrischem Antrieb unterstützt?
14. Hält die Bundesregierung die anhaltende Unsicherheit von Ländern und Kommunen bezüglich einer Nachfolgeregelung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für dienlich, um die öffentlichen Verkehrsmittel als Alternativen zum Auto weiterzuentwickeln, und was wird die Bundesregierung konkret unternehmen, um kurzfristig Rechts- und Finanzierungssicherheit für den Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs zu schaffen?
15. Welches Potenzial zur Senkung der Stickstoffdioxid-Belastung in Kommunen misst die Bundesregierung den von ihr geplanten Maßnahmen insgesamt und jeweils in Bezug auf die einzelnen Maßnahmen zur Umrüstung bzw. Umstellung von Taxis, Behördenfahrzeugen und Nahverkehrsbussen bei?
16. Mit welchen Maßnahmen plant die Bundesregierung, die Schadstoffemissionen (Feinstaub und Stickoxide) von Lieferfahrzeugen, Baumaschinen und Diesellokomotiven zu senken?
17. Welches Potenzial misst die Bundesregierung der Veränderung der Anteile der Antriebsarten im gesamten Pkw-Bestand bei der Reduzierung der örtlichen Stickstoffdioxid-Belastung bei?
18. Welche Rolle könnte nach Ansicht der Bundesregierung eine Beendigung der energiesteuerlichen Begünstigungen des Dieselkraftstoffs bei dieser Veränderung der Anteile einnehmen?
19. Wie bewertet die Bundesregierung ihre Strategie für den Ausbau von Erdgas-Tankstellen, nachdem jüngst nach der Explosion eines Erdgasfahrzeuges beim Tanken mehrere Mineralölunternehmen Tankstellenbetreibern geraten haben, auf den Verkauf von Erdgas vorerst zu verzichten (vgl. www.spiegel.de/auto/aktuell/aral-shell-total-jet-und-esso-empfehlen-erdgas-verkaufsstopp-a-1112318.html), und wie wirkt sich dies nach Einschätzung der Bundesregierung auf die weitere Entwicklung von Erdgas als Treibstoff aus?
20. Auf welcher Rechtsgrundlage basiert die Ansicht der Bundesregierung (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9512, S. 30), dass neben den in der 35. BImSchV genannten Ausnahmen von Fahrverboten auch Ausnahmen für Benzin-Pkw „möglich sein sollten“ (bitte mit Nennung der Rechtsgrundlage) bzw. welche Erkenntnis veranlasst die Bundesregierung zu einer solchen Rechtsauslegung?

21. Inwiefern hält die Bundesregierung die durch die oben dargestellte Vorgehensweise ermöglichte Verhängung von Fahrverboten für dieselbetriebene Fahrzeuge für verhältnismäßig?

22. Wie verhält sich die Rechtsauffassung der Bundesregierung, dass Ausnahmen für Benzin-Pkw möglich sein sollten, zu den Aussagen des Bundesverkehrsministers, ein „faktisches Einfahrtverbot für Dieselfahrzeuge“ nicht zu akzeptieren, wie er sie in diesem Fall durch die Einführung einer sogenannten „blauen Plakette“ erwartet hatte (vgl. BamS, 10. April 2016, S. 5)?

23. Welche Ergebnisse hat der Abstimmungsprozess zwischen Bundesregierung und Ländern zur bundesweiten Vereinheitlichung der Ausnahmeregelungen von Verkehrsverboten in Umweltzonen hervorgebracht (vgl. Bundestagsdrucksache 17/5651, Frage 9)?

24. Auf welcher Rechtsgrundlage basiert die Erkenntnis der Bundesregierung (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9512, S. 30), dass neben den in der 35. BImSchV genannten Ausnahmen von undifferenzierten Fahrverboten auch aufgrund „unabweisbare[r] Bedürfnisse“ Ausnahmen „möglich sein sollten“ (bitte mit Nennung der Rechtsgrundlage) bzw. welche Erkenntnis veranlasst die Bundesregierung zu einer solchen Rechtsauslegung?

25. Welche „unabweisbare[n] Bedürfnisse“ begründen Ausnahmen von Fahrverboten neben den in der Bundestagsdrucksache 18/9512 auf Seite 30 bloß beispielhaft genannten Fällen?

26. Welchen Anteil halten nach Erkenntnissen oder Schätzungen der Bundesregierung solche Verkehre, denen „unabweisbare Bedürfnisse“ zugrunde liegen, am Gesamtverkehrsaufkommen des städtischen Straßenverkehrs?

Berlin, den 21. September 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333